

Że to jednak dawno naszego lotnictwa musiało jaknajskrupulatniej obliczać każdy najdrobniejszy szczegół naszej taktyki, gdyż w owym czasie byłoby wystarczająco najniebezpieczniejszy błąd taktyczny z naszej strony, by nieprzyjaciół całkiem nasze lotnictwo faktycznie mógł powalić.

W procesie zdobywania przewagi lotniczej nad przeciwnikiem istnieje pewna granica, po której przekroczeniu siły przeważające nabierają rozpędu na kształt lawiny, niszcząc błyskawicznie wszelkie możliwości operu po stronie wroga.

Od tej granicy znajdowaliśmy się w owym czasie o włos. Bardzo pouczające pod tym względem była nasza kampania w Libii. Okazało się wówczas, że lotnictwo w czasie odwrotu armii jest tym rodzajem broni, który jest najbardziej wystawiony na zniszczenie. Nigdy jeszcze nie nanieśliśmy tyle maszyn npl., co wówczas, gdy nieprzyjaciół zmuszony do szybkiego odwrotu, pozostawił je na lotniskach. Wszystkie nasze ówczesne możliwości produkcyjne, obecnie dopiero zmobilizowane nanie nam nie byłyby się przydały, gdyby niewielką ilość ludzi, dysponujących nie licznymi samolotami nie była powzięła właściwej decyzji we właściwym czasie. Obecnie sojusznicy posiadają w Tunisie znaczną przewagę liczebną nad nieprzyjacielem, jak już zaznaczyłem, tylko gruby błąd taktyczny mógłby nas tej przewagi pozbawić.

Przy sposobności warto przypomnieć, że w r. 1940 budowaliśmy trzy razy więcej samolotów, niż USA. Cała odpowiedzialność za wytrzymanie naporu Niem. ciążyła wówczas wyłącznie na nas. Dopiero w ub. roku ameryk. produkcja lotnicza przewyższyła naszą.

Obecnie staje się zrozumiałym, dlaczego kierownictwo lotnictwa ang. nie broniło wówczas